Reichsgesetzblatt

183

Teil II

1923	Ausgegeben zu Berlin, den 26. März 1923	Nr. 14

[redacted]t: Gesetz, betreffend die Elbschiffahrtsakte. S. 183. — Bekanntmachung über Errichtung einer Abrechnungsstelle im Scheckverkehre. S. 202.

Gesetz, betreffend die Elbschiffahrtsakte. Vom 22. März 1923.

Der Reichstag hat das folgende Gesetz beschlossen, das mit Zustimmung des Reichsrats hiermit verkündet wird:

Artikel 1

Der am 22. Februar 1922 unterzeichneten Elbschiffahrtsakte sowie dem dazugehörenden Schlußprotokoll vom gleichen Tage wird zugestimmt.

Der Vertrag und das Schlußprotokoll werden nebst Übersetzung nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 22. März 1923.

Der Reichspräsident
Ebert

Der Reichsminister des Auswärtigen
von Rosenberg

Acte de Navigation de l'Elbe

En vue de déterminer d'un commun accord, conformément aux stipulations du Traité de Versailles du 28 juin 1919, les règles concernant la navigation sur le réseau international de l'Elbe, l'Allemagne, agissant tant en son nom qu'au nom des États allemands riverains de l'Elbe, la Belgique, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Tchécoslovaquie ont désigné pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

Le Président du Reich Allemand:

M. Arthur Seeliger, Ministre plénipotentiaire;

M. Max Peters, Secrétaire d'État, Conseiller intime actuel;

M. Hans Gottfried von Nostitz-Drzewiecki, ancien Ministre plénipotentiaire, Conseiller intime actuel;

M. Johann Daniel Krönig, Conseiller d'État.

(Übersetzung)

Elbschiffahrtsakte

Um die Rechtsnormen für die Schiffahrt auf dem internationalen Stromgebiete der Elbe in gegenseitigem Einverständnis entsprechend den Bestimmungen des Vertrags von Versailles vom 28. Juni 1919 festzusetzen, haben Deutschland, zugleich im Namen der deutschen Elbuferstaaten, Belgien, Frankreich, Großbritannien, Italien und die Tschechoslowakei zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

der Präsident des Deutschen Reichs:

Herrn Arthur Seeliger, bevollmächtigten Minister,

Herrn Max Peters, Staatssekretär, Wirklichen Geheimen Rat,

Herrn Hans Gottfried von Nostitz-Drzewiecki, ehemaligen bevollmächtigten Minister und Wirklichen Geheimen Rat,

Herrn Johann Daniel Krönig, Staatsrat;

Sa Majesté le Roi des Belges:
M. Jules Brunet, Ministre plénipotentiaire.

Le Président de la République Française:
M. André Charguéraud, Président de la Commission centrale du Rhin.

Sa Majesté le Roi du Royaume-uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Territoires Britanniques au dela des Mers, Empereur des Indes:
M. John Grey Baldwin.

Sa Majesté le roi d'Italie:
Le Marquis Renier Paulucci de Calboli, Ambassadeur honoraire.

Le Président de la République Tchécoslovaque:
M. Bohuslav Müller, Ministre plénipotentiaire, Secrétaire d'État au Ministère des Travaux publics;
M. Antonin Klir, Professeur à la Haute École Polytechnique tchèque de Prague.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les dispositions suivantes:

Chapitre premier

Réseau international

Article premier

Le réseau international de l'Elbe, ci-après désigné sous le nom d'Elbe, comprend l'Elbe depuis son confluent avec la Vltava (Moldau) jusque dans la pleine mer et la Vltava depuis Prague jusqu'à son confluent avec l'Elbe.

Ce réseau pourra être étendu par décision de l'État ou des États riverains territorialement intéressés, sous réserve du consentement unanime de la Commission visée à l'Article 2.

Chapitre II

Attributions et Organisation de la Commission internationale de l'Elbe

Article 2

La Commission instituée par le Traité de Versailles et composée, aux termes de l'Article 340 de ce traité, de:

4 représentants des États allemands riverains de l'Elbe,
2 représentants de l'État tchécoslovaque,
1 représentant de la Grande-Bretagne,
1 représentant de la France,
1 représentant de l'Italie,
1 représentant de la Belgique,

Seine Majestät der König der Belgier:
Herrn Jules Brunet, bevollmächtigten Minister;

der Präsident der Französischen Republik:
Herrn André Charguéraud, Präsident der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt;

Seine Majestät der König des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland und der Britischen überseeischen Besitzungen, Kaiser von Indien:

Herrn John Grey Baldwin;

Seine Majestät der König von Italien:
Herrn Marquis Renier Paulucci di Calboli, ehemaligen Botschafter;

der Präsident der Tschechoslowakischen Republik:

Herrn Bohuslav Müller, bevollmächtigten Minister, Staatssekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten,
Herrn Antonin Klir, Professor an der tschechischen technischen Hochschule in Prag.

Diese haben nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten die folgenden Bestimmungen vereinbart:

Kapitel I

Internationales Stromgebiet

Artikel 1

Das internationale Stromgebiet der Elbe, nachstehend mit „Elbe" bezeichnet, umfaßt die Elbe von der Mündung der Moldau bis in das offene Meer und die Moldau von Prag bis zu ihrer Einmündung in die Elbe.

Dieses Stromgebiet kann auf Grund einer Entscheidung des oder der territorial beteiligten Uferstaaten eine weitere Ausdehnung erhalten, sofern diese durch die im Artikel 2 bezeichnete Kommission einstimmig gutgeheißen wird.

Kapitel II

Befugnisse und Organisation der Internationalen Elbekommission

Artikel 2

Die durch den Vertrag von Versailles eingesetzte Kommission besteht laut Artikel 340 dieses Vertrags aus

4 Vertretern der deutschen Elbuferstaaten,

2 Vertretern der Tschechoslowakei,
1 Vertreter Großbritanniens,
1 Vertreter Frankreichs,
1 Vertreter Italiens,
1 Vertreter Belgiens.

est chargée:

a) de veiller au maintien de la liberté de navigation et au bon état d'entretien de la voie navigable ainsi qu'à l'amélioration de cette voie;

b) de se prononcer sur les plaintes auxquelles donne lieu l'application de la présente Convention ainsi que des règlements qu'elle prévoit;

c) de constater si les tarifs appliqués répondent aux conditions stipulées par la présente Convention;

d) de se prononcer sur les recours portés en appel devant elle;

e) et, d'une manière générale, d'exercer les attributions résultant des stipulations de la présente Convention.

La Commission fait procéder à toutes enquêtes et inspections qu'elle juge utiles par des personnes qu'elle désigne à cet effet. Elle doit faire participer les autorités des Etats riverains à toutes inspections et voyages exécutés par elle-même, ou par des personnes désignées par elle.

Article 3

Le siège légal de la Commission est fixé à Dresde.

Article 4

Suivant un tour de rôle arrêté par la Commission, la présidence est exercée par chacun des membres, depuis le début d'une session ordinaire obligatoire jusqu'à l'ouverture de la session ordinaire obligatoire suivante.

Article 5

La Commission tient normalement deux sessions ordinaires par an, chacune autant que possible dans le même mois, dont l'une est obligatoire et l'autre facultative. Elle se réunit, en outre, en session extraordinaire, soit sur l'initiative de son Président, soit sur une demande formulée par deux délégations au moins.

Les convocations pour les sessions doivent être adressées aux membres au moins trois semaines à l'avance.

Article 6

La Commission ne peut délibérer valablement que si quatre délégations, représentant au moins six voix, sont présentes ou représentées.

Les décisions de la Commission sont prises à la majorité des voix, en dehors des cas spécifiés dans la présente Convention où une majorité spéciale est requise.

Sie ist beauftragt:

a) über die Aufrechterhaltung der Freiheit der Schiffahrt sowie den guten Unterhaltungszustand und die Verbesserung des schiffbaren Wasserwegs zu wachen,

b) sich über die Beschwerden zu erklären, zu denen die Anwendung dieses Übereinkommens und der darin vorgesehenen Verordnungen Anlaß gibt,

c) festzustellen, ob die zur Anwendung kommenden Tarife den in dem Übereinkommen festgesetzten Bedingungen entsprechen,

d) über die Berufungen zu entscheiden, die bei ihr eingelegt werden,

e) und ganz allgemein die Befugnisse auszuüben, die sich aus den Bestimmungen des Übereinkommens ergeben.

Die Kommission kann Erhebungen und Besichtigungen, die sie für sachdienlich erachtet, durch Personen vornehmen lassen, die sie zu diesem Zwecke bezeichnet. Sie muß die Behörden der Uferstaaten zu allen Besichtigungen und Reisen hinzuziehen, die sie selbst ausführt oder durch von ihr bezeichnete Persönlichkeiten ausführen läßt.

Artikel 3

Sitz der Kommission ist Dresden.

Artikel 4

Nach einer von der Kommission bestimmten Reihenfolge führt jedes ihrer Mitglieder den Vorsitz von Beginn einer ordentlichen pflichtmäßigen Tagung bis zur Eröffnung der nächsten ordentlichen pflichtmäßigen Tagung.

Artikel 5

Die Kommission hält in der Regel jährlich zwei ordentliche Tagungen ab, jede möglichst im gleichen Monat; die eine ist pflichtmäßig, die andere freigestellt. Außerdem tritt sie auf Veranlassung ihres Vorsitzenden oder auf einen von mindestens zwei Delegationen gestellten Antrag zu einer außerordentlichen Tagung zusammen.

Die Einberufungen zu den Tagungen müssen den Mitgliedern mindestens drei Wochen vor Beginn zugehen.

Artikel 6

Die Kommission ist nur beschlußfähig, wenn vier Delegationen mit mindestens sechs Stimmen anwesend oder vertreten sind.

Die Beschlüsse der Kommission werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt, abgesehen von den in dem Übereinkommen näher bezeichneten Fällen, in denen eine erhöhte Mehrheit gefordert wird.

En cas de partage des voix, la voix du Président n'est pas prépondérante.

Quel que soit le nombre de ses membres présents, chaque Délégation a un nombre de voix égal à celui des représentants auquel elle a droit.

Article 7

Il est établi au siège de la Commission un Secrétariat qui comprendra un Secrétaire général et un Secrétaire général adjoint, assistés du personnel nécessaire.

Les membres du Secrétariat sont nommés, rétribués et licenciés par la Commission.

Le Secrétaire général et le Secrétaire général adjoint sont désignés par un vote unanime de la Commission. Ils ne peuvent pas appartenir à la même nationalité.

Le Secrétaire général est chargé notamment:

a) de la conservation des archives,

b) de l'expédition des affaires courantes de la Commission,

c) de présenter à la Commission un rapport annuel sur les conditions de la navigation et l'état de navigabilité du fleuve.

Le Secrétaire général adjoint est associé à l'instruction de toutes les affaires et remplace le Secrétaire général empêché.

Article 8

Les Délégués, le Secrétaire général et son adjoint jouissent des privilèges diplomatiques d'usage. Ils recevront des États riverains, ainsi que les personnes désignées par la Commission, toutes les facilités nécessaires pour l'accomplissement des actes de leurs fonctions.

Article 9

Pour l'interprétation des Actes de la Commission, le texte français fait foi.

Article 10

Les frais et les émoluments des Délégués sont supportés par les Gouvernements qu'ils représentent.

Les dépenses générales de la Commission sont réparties entre les États représentés proportionnellement au nombre de Délégués auquel ils ont droit, dans la mesure où elles ne seraient pas couvertes par d'autres ressources dont la Commission déciderait la création.

Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden nicht den Ausschlag.

Jede Delegation hat soviel Stimmen, als ihr Vertreter zustehen, gleichviel wieviel Mitglieder anwesend sind.

Artikel 7

Am Sitze der Kommission wird ein Sekretariat errichtet, das einen Generalsekretär und einen Generalsekretär-Stellvertreter umfaßt, denen die erforderlichen Hilfskräfte beigegeben werden.

Die Mitglieder des Sekretariats werden von der Kommission ernannt, besoldet und entlassen.

Der Generalsekretär und der Generalsekretär-Stellvertreter werden durch einstimmigen Beschluß der Kommission bestimmt. Sie dürfen nicht beide die gleiche Staatsangehörigkeit besitzen.

Dem Generalsekretär liegt insbesondere ob:

a) die Führung des Archivs,

b) die Erledigung der laufenden Geschäfte der Kommission,

c) die Vorlage eines Jahresberichts an die Kommission über die Schiffahrtsverhältnisse und den Zustand der Schiffbarkeit des Stromes.

Der Generalsekretär-Stellvertreter ist bei der Erledigung aller Geschäfte hinzuzuziehen und vertritt den Generalsekretär im Falle seiner Verhinderung.

Artikel 8

Die Delegierten, der Generalsekretär und sein Gehilfe genießen die üblichen diplomatischen Vorrechte. Die Uferstaaten werden ihnen und den von der Kommission bestimmten Personen alle Erleichterungen gewähren, deren sie zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten bedürfen.

Artikel 9

Für die Auslegung aller Akte der Kommission ist der französische Wortlaut maßgebend.

Artikel 10

Die Auslagen und Entschädigungen der Delegierten werden von den durch sie vertretenen Regierungen getragen.

Die allgemeinen Unkosten der Kommission werden auf die in ihr vertretenen Staaten nach dem Verhältnis der Zahl der ihnen zustehenden Delegierten verteilt, soweit sie nicht etwa durch andere Einnahmen gedeckt werden, deren Schaffung die Kommission beschließen sollte.

Article 11

La Commission fixe dans un règlement intérieur les dispositions de détail relatives à son fonctionnement et à son organisation.

Chapitre III

Régime de la navigation

§ 1er. — Liberté de navigation et égalité de traitement

Article 12

La navigation sur l'Elbe est librement ouverte aux navires, bateaux et radeaux de toutes les Nations, à charge pour ceux-ci de se conformer aux stipulations de la présente Convention.

Article 13

Les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les nations seront, sous tous les rapports, traités sur le pied d'une parfaite égalité, de telle sorte qu'aucune distinction ne soit faite, au détriment des ressortissants, des biens et du pavillon d'une Puissance quelconque, entre ceux-ci et les ressortissants, les biens et le pavillon de l'État riverain lui-même, ou de l'État dont les ressortissants, les biens et le pavillon jouissent du traitement le plus favorable.

§ 2. — Droits et redevances

Article 14

En dehors des droits de douane, d'octroi local ou de consommation, ainsi que des taxes prévues par la présente Convention, il ne sera perçu aucun droit, impôt, redevance ou péage d'aucune espèce qui frapperait directement la navigation.

§ 3. — Transit

Article 15

Le transit est libre sur l'Elbe, qu'il s'effectue directement ou après transbordement ou après mise en entrepôt.

Il ne sera perçu aucun droit du fait de ce transit.

§ 4. — Formalités douanières

A. — Transit direct

Article 16

Le capitaine, patron ou flotteur qui traverse en transit direct le territoire compris à l'intérieur des frontières douanières d'un État riverain a le droit de continuer son voyage, sans faire préalablement

Artikel 11

Die Kommission regelt durch eine Geschäftsordnung die Einzelheiten ihres Geschäftsganges und ihrer Organisation.

Kapitel III

Rechtsordnung der Schiffahrt

§ 1. Freiheit der Schiffahrt und Gleichbehandlung

Artikel 12

Die Schiffahrt auf der Elbe ist den See- und Binnenschiffen sowie den Flößen aller Nationen unter der Bedingung ungehindert offen, daß sie die Bestimmungen des Übereinkommens befolgen.

Artikel 13

Die Staatsangehörigen, Güter und Flaggen aller Nationen werden in jeder Beziehung auf dem Fuße vollkommener Gleichheit behandelt und zwar so, daß kein Unterschied zum Nachteil der Staatsangehörigen, der Güter und der Flagge irgendeiner Macht, zwischen diesen und den Staatsangehörigen, den Gütern und der Flagge des Uferstaats selbst oder des meistbegünstigten Staates gemacht werden darf.

§ 2. Abgaben und Gebühren

Artikel 14

Außer Zöllen, Orts- oder Verbrauchsabgaben sowie den in dem Übereinkommen vorgesehenen Abgaben dürfen keine Abgaben, Steuern, Gebühren oder Gefälle irgendwelcher Art erhoben werden, welche unmittelbar die Schiffahrt treffen würden.

§ 3. Durchgangsverkehr

Artikel 15

Der Durchgangsverkehr auf der Elbe ist frei, gleichviel ob er sich unmittelbar oder nach Umladung oder nach Einlagerung vollzieht.

Auf Grund des Durchgangsverkehrs als solchen dürfen Abgaben nicht erhoben werden.

§ 4. Zollförmlichkeiten

A. Unmittelbarer Durchgangsverkehr

Artikel 16

Der Kapitän, Schiffer oder Flößer, der in unmittelbarem Durchgangsverkehr das Zollgebiet eines Uferstaats durchfährt, ist berechtigt, ohne vorherige Untersuchung seiner Ladung seine Reise fortzusetzen, voraus-

vérifier son chargement, à la condition, soit de laisser clore les ouvertures donnant accès à la cale qui ne seraient pas déjà closes, soit de recevoir à son bord des gardiens officiels, soit enfin de se soumettre à ces deux formalités douanières ensemble. Les gardiens n'ont droit gratuitement qu'au logement, au feu, à la lumière et à la nourriture.

A la sortie, la douane a le droit de procéder à la vérification des clôtures.

Les États riverains reconnaissent réciproquement leurs clôtures douanières. Le bénéfice de cette disposition est étendu aux autres Etats dont les clôtures seraient établies dans les mêmes conditions.

Sauf au cas où un soupçon légitime de contrebande basé sur des faits prouvés peut être relevé, ou lorsque les clôtures douanières ont été brisées, les autorités de l'État transité ne peuvent exiger la production du manifeste (Article 35) d'un navire ou bateau qui a déjà été clôturé. Ce manifeste, établi en deux exemplaires, doit être visé par l'autorité qui appose les clôtures. Un exemplaire est remis à cette autorité; l'autre doit se trouver à bord.

Article 17

Lorsque des circonstances exceptionnelles ou quelque accident de nature à compromettre le salut, soit du navire ou bateau, soit de la cargaison, obligent un capitaine ou patron à rétablir les ouvertures donnant accès à la cale, il s'adresse, à cet effet, aux employés de la douane la plus voisine et attend leur arrivée. Si le péril est imminent et qu'il ne puisse attendre, il doit en donner avis à l'autorité locale la plus proche qui procède à l'ouverture de la cale et dresse procès-verbal du fait.

Lorsqu'un capitaine ou patron a pris des mesures de son propre chef, sans demander ou sans attendre l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale, il doit prouver d'une manière suffisante que le salut soit du navire ou bateau, soit de la cargaison en a dépendu, ou qu'il a dû agir ainsi pour éviter un danger pressant. En pareil cas, il doit, aussitôt après avoir écarté le péril, prévenir les employés de la douane la plus proche ou, s'il ne peut les trouver, l'autorité locale la plus voisine qu'il puisse trouver pour faire constater les faits.

Il doit agir de même dans le cas où les clôtures ont été rompues accidentellement.

gesetzt, daß er sich dem Zollverschluß der Laderäume, falls sie etwa noch nicht verschlossen sind, oder der amtlichen Zollbegleitung oder aber beiden Maßregeln zugleich unterwirft. Die Zollbegleiter haben nur Anspruch auf kostenlose Unterbringung, Feuerung, Beleuchtung und Verpflegung.

Beim Austritt ist die Zollbehörde berechtigt, eine Untersuchung der Verschlüsse vorzunehmen.

Die Uferstaaten erkennen gegenseitig ihre Zollverschlüsse an. Diese Vergünstigung wird auch auf die anderen Staaten ausgedehnt, deren Zollverschlüsse unter gleichen Bedingungen erfolgen.

Ist ein See- oder Binnenschiff bereits zollamtlich verschlossen worden, so können die Zollbehörden des Durchgangsstaats die Vorlegung des Ladungsverzeichnisses (Artikel 35) nicht verlangen, es sei denn, daß auf Grund erwiesener Tatsachen ein berechtigter Schmuggelverdacht vorliegt oder die Zollverschlüsse verletzt worden sind. Dieses Ladungsverzeichnis muß in zwei Stücken ausgefertigt sein und von der Behörde, die den Zollverschluß anlegt, geprüft und bescheinigt werden. Eine Ausfertigung wird dieser Behörde übergeben, die andere muß sich an Bord befinden.

Artikel 17

Wenn außerordentliche Umstände oder Zwischenfälle, die geeignet sind, das See- oder Binnenschiff oder die Ladung zu gefährden, den Kapitän oder Schiffer nötigen, die Lukenverschlüsse wieder zu öffnen, so hat er sich dieserhalb an die Beamten des nächstgelegenen Zollamtes zu wenden und ihre Ankunft abzuwarten. Ist die Gefahr so dringend, daß er nicht warten kann, so muß er die nächste Ortsbehörde benachrichtigen, die alsdann die Verschlüsse abnimmt und den Tatbestand protokollarisch feststellt.

Hat der Kapitän oder Schiffer eigenmächtig Schritte getan, ohne das Eingreifen der Zollbeamten oder der Ortsbehörde zu beantragen oder abzuwarten, so muß er in glaubhafter Weise dartun, daß davon die Rettung seines See- oder Binnenschiffs oder der Ladung oder die Abwendung einer dringenden Gefahr abgehangen habe. Er muß in einem solchen Falle unverzüglich nach Beseitigung der Gefahr bei den nächsten Zollbeamten oder, wenn diese nicht aufzufinden sind, bei der nächsten erreichbaren Ortsbehörde Anzeige machen und die Feststellung des Tatbestandes veranlassen.

Gleicherweise hat er zu verfahren, wenn die Zollverschlüsse ohne sein Zutun verletzt worden sind.

Article 18

Dans le cas où, par suite des circonstances indiquées à l'article précédent, un capitaine, patron ou flotteur est obligé de relâcher à d'autres endroits que ceux visés à l'Article 24, alinéa 1er, il doit se conformer aux stipulations suivantes:

1° S'il relâche dans un endroit où se trouve un bureau de douane, il est tenu de s'y présenter et d'observer les instructions qu'il en recevra.

2° S'il n'existe pas de bureau de douane au lieu de relâche, il doit immédiatement donner avis de son arrivée à l'autorité locale qui constate par procès-verbal les circonstances qui l'ont déterminé à relâcher et en donne avis au bureau de douane le plus voisin du même territoire.

3° Si, pour ne pas exposer les marchandises à d'autres dangers, on juge à propos de décharger le navire, bateau ou radeau, le capitaine, patron ou flotteur est tenu de se soumettre à toutes les mesures légales ayant pour objet de prévenir une importation clandestine. Les marchandises qu'il réembarque pour continuer sa route ne sont assujetties à aucun droit d'entrée ou de sortie.

Dans le cas où un capitaine, patron ou flotteur agit de son propre chef, sans demander l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale, les dispositions de l'Article 17, alinéa 2, lui sont applicables.

Article 19

Lorsqu'un capitaine, patron ou flotteur est convaincu d'avoir tenté la contrebande, il ne peut invoquer la liberté de navigation de l'Elbe pour mettre soit sa personne, soit les marchandises qu'il a voulu importer ou exporter frauduleusement à l'abri des poursuites dirigées contre lui par les employés de la douane, sans cependant qu'une pareille tentative puisse donner lieu à saisir le reste du chargement, ni, en général, à procéder contre lui plus rigoureusement qu'il n'est prescrit par la législation en vigueur dans l'Etat riverain où la contrebande a été constatée.

Si les bureaux de douane d'un État découvrent une différence entre la cargaison et le manifeste, il est fait application au capitaine, patron ou flotteur, des lois du pays en vigueur contre les déclarations infidèles.

B. — Transit avec transbordement ou allègement

Article 20

Les dispositions des Articles 16 à 19 sont également applicables au transit avec transbordement

Artikel 18

Wenn die im vorhergehenden Artikel bezeichneten Umstände einen Kapitän, Schiffer oder Flößer zwingen, an anderen Orten als den im Artikel 24 Abs. 1 vorgesehenen zu landen, so hat er nach folgenden Vorschriften zu verfahren:

1. Landet er an einem Orte, wo sich eine Zollbehörde befindet, so hat er sich bei ihr zu melden und ihre weiteren Anordnungen zu befolgen.
2. Befindet sich an dem Landungsplatze keine Zollbehörde, so muß er der Ortsbehörde von seiner Ankunft unverzüglich Anzeige erstatten. Diese hat die Umstände, die ihn zum Landen bestimmt haben, zu Protokoll festzustellen und der nächsten Zollbehörde des Landes davon Mitteilung zu machen.
3. Wird es, um die Ware keiner weiteren Gefahr auszusetzen, für angebracht gehalten, See-, Binnenschiff oder Floß auszuladen, so muß sich der Kapitän, Schiffer oder Flößer allen gesetzlichen Maßregeln zur Verhinderung von Schmuggel unterwerfen. Die Waren, die er wieder einlädt, um seine Reise fortzusetzen, sind Ein- oder Ausgangsabgaben nicht unterworfen.

Wenn der Kapitän, Schiffer oder Flößer eigenmächtig vorgeht, ohne das Eingreifen der Zollbeamten oder Ortsbehörde zu beantragen, so sind die Bestimmungen des Artikels 17 Abs. 2 auf die Betreffenden anzuwenden.

Artikel 19

Wird ein Kapitän, Schiffer oder Flößer des Schmuggelversuchs überführt, so kann er sich nicht auf die Freiheit der Elbschiffahrt berufen, um sich oder die Waren, die er betrügerischerweise hat ein- oder ausführen wollen, dem Verfahren zu entziehen, das die Zollbeamten gegen ihn einleiten. Jedoch darf wegen eines solchen Versuchs weder die übrige Ladung beschlagnahmt, noch ganz allgemein gegen die Täter strenger verfahren werden, als es die Gesetze des Uferstaats vorschreiben, in dessen Gebiet der Schmuggel entdeckt worden ist.

Werden von den Zollämtern Abweichungen der Ladung von dem Ladungsverzeichnis entdeckt, so werden gegen den Kapitän, Schiffer oder Flößer die bestehenden Landesgesetze über die Bestrafung falscher Zollerklärungen zur Anwendung gebracht.

B. Durchgangsverkehr mit Umladung oder Leichterung

Artikel 20

Die Vorschriften der Artikel 16 bis 19 finden auf den Durchgangsverkehr mit Umladung oder Leichterung

ou allègement sous réserve des stipulations suivantes:

Le capitaine ou patron qui désire transborder toute ou partie de sa cargaison ou alléger son navire ou bateau fait part de son intention à l'autorité compétente de l'État riverain qui lève les clôtures, surveille les opérations de transbordement ou d'allègement et appose, s'il y a lieu, de nouvelles clôtures; cette autorité vise la liste des marchandises déchargées et en remet, pour être annexé au manifeste, un exemplaire au capitaine ou patron. Celui-ci est alors autorisé à poursuivre, le cas échéant, sa route dans les mêmes conditions que précédemment.

Pour les marchandises déchargées et réexpédiées par l'Elbe sur un autre navire ou bateau, il est établi un manifeste visé par l'autorité compétente; cette autorité a également le droit d'apposer des clôtures sur ce navire ou bateau.

Toutes les autres marchandises sont soumises aux dispositions de l'Article 22.

Article 21

Sur les points de l'Elbe où le transbordement des marchandises ou l'allègement des navires et bateaux est généralement pratiqué, les services nécessaires doivent être établis et organisés pour que les formalités visées à l'Article 20 puissent être effectuées suivant les besoins de la navigation.

La liste de ces points est établie par les États riverains et approuvée par la Commission.

C. — Importation, exportation, transit avec changement de mode de transport, entreposage.

Article 22

En ce qui concerne les marchandises à l'importation, à l'exportation ou en transit avec changement de mode de transport, ainsi que les marchandises entreposées, les formalités de douane se règlent d'après la législation générale de l'Etat riverain sur le territoire duquel les opérations s'effectuent.

§ 5. — Dispositions générales

Article 23

Toutes les facilités qui seraient accordées par l'un quelconque des États riverains sur d'autres voies de terre ou d'eau pour l'importation, l'exportation ou le transit, effectués dans les mêmes conditions, seront également concédées à l'importation, à l'exportation et au transit sur l'Elbe.

gleichfalls Anwendung, jedoch nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen:

Will der Kapitän oder Schiffer ganz oder teilweise umladen oder sein See- oder Binnenschiff leichtern, so benachrichtigt er die zuständige Behörde des Uferstaats, die alsdann die Zollverschlüsse abnimmt, das Umladen oder Leichtern überwacht und nötigenfalls neue Verschlüsse anlegt. Diese Behörde prüft und bescheinigt die Liste der ausgeladenen Waren und übergibt dem Kapitän oder Schiffer eine Abschrift als Anlage zum Ladungsverzeichnisse. Darauf kann gegebenenfalls die Reise unter den gleichen Bedingungen wie vorher fortgesetzt werden.

Für die Waren, die nach der Ausladung auf einem anderen See- oder Binnenschiff auf der Elbe weiterbefördert werden, ist ein Ladungsverzeichnis anzufertigen, das von der zuständigen Behörde zu prüfen und zu bescheinigen ist. Die Behörde ist auch berechtigt, auf dem See- oder Binnenschiffe Zollverschlüsse anzulegen.

Alle übrigen Waren unterliegen den Vorschriften des Artikels 22.

Artikel 21

An den Stellen der Elbe, wo die Umladung der Waren oder das Leichtern der See- und Binnenschiffe allgemein vorgenommen wird, müssen die notwendigen Diensteinrichtungen getroffen werden, damit die im Artikel 20 bezeichneten Förmlichkeiten den Bedürfnissen der Schiffahrt entsprechend erledigt werden können.

Das Verzeichnis dieser Stellen wird von den Uferstaaten aufgestellt und von der Kommission genehmigt.

C. Einfuhr, Ausfuhr, Durchgangsverkehr mit Wechsel der Beförderungsart und Einlagerung

Artikel 22

Bei der Einfuhr, der Ausfuhr oder dem Durchgangsverkehre mit Wechsel der Beförderungsart werden die Waren denjenigen Zollförmlichkeiten unterworfen, die durch die allgemeine Gesetzgebung des Uferstaats vorgesehen sind, auf dessen Gebiete sich der Verkehr vollzieht. Das gleiche gilt für die eingelagerten Waren.

§ 5. Allgemeine Bestimmungen

Artikel 23

Alle Erleichterungen, die ein Uferstaat für die Ein- Aus- oder Durchfuhr auf anderen Land- oder Wasserwegen gewährt, werden unter gleichen Bedingungen auch für die Ein-, Aus- und Durchfuhr auf der Elbe zugestanden.

Les droits d'entrée et de sortie sur les marchandises dans les ports situés sur cette voie d'eau ne peuvent être plus élevés que ceux auxquels sont soumises les marchandises de même nature, de même provenance et de même destination à l'entrée ou à la sortie par toute autre frontière.

§ 6. Régime des ports

Article 24

Chacun des Etats riverains fait connaître à la Commission, pour l'étendue de son territoire, tous les ports et lieux publics où les capitaines, patrons et flotteurs ont la faculté de déposer ou de prendre un chargement ou de se réfugier. Il en est de même pour les ports et débarcadères privés.

En ce qui concerne l'utilisation des ports et lieux publics ainsi que de leur outillage, et notamment l'affectation de places fixes à quai, les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les Nations seront traités, sous tous les rapports, sur le pied d'une parfaite égalité, de telle sorte qu'aucune distinction ne soit faite au détriment des ressortissants, des biens et du pavillon d'une Puissance quelconque, entre ceux-ci et les ressortissants, les biens et le pavillon de l'Etat riverain lui-même ou de l'Etat dont les ressortissants, les biens et le pavillon jouissent du traitement le plus favorable.

Article 25

Les Etats riverains veilleront à ce que dans les ports et lieux publics, visés à l'Article 24, toutes dispositions nécessaires soient prises, suivant les besoins du trafic, pour faciliter le chargement, le déchargement et la mise en entrepôt des marchandises, et d'une manière générale, pour que l'outillage soit tenu en bon état.

L'affectation de places fixes à quai et d'autres installations dans les ports publics ne peut être faite que dans une mesure raisonnable et pleinement compatible avec le libre exercice de la navigation.

Les Etats riverains mettront en outre à la disposition de la navigation les emplacements nécessaires pour qu'elle puisse effectuer les opérations visées à l'Article 21.

Article 26

L'utilisation des ouvrages et des installations des ports et lieux publics d'embarquement et de débarquement peut donner lieu à la perception

In Elbehäfen dürfen die Waren keinen höheren Ein- und Ausfuhrabgaben unterworfen werden, als Waren gleicher Art, Herkunft und Bestimmung beim Ein- und Austritt über jede andere Grenze zu entrichten haben.

§ 6. Rechtsordnung der Häfen

Artikel 24

Jeder Uferstaat benennt der Kommission die in seinem Gebiete liegenden öffentlichen Häfen und Anlegeplätze, in denen die Kapitäne, Schiffer oder Flößer löschen, laden oder Schutz suchen können. Das gleiche gilt für die privaten Häfen und Anlegestellen.

Bei Benutzung der öffentlichen Häfen und Anlegeplätze und ihrer Ausrüstung, sowie insbesondere bei Zuweisung fester Kaiplätze, werden die Staatsangehörigen, Güter und Flaggen aller Nationen in jeder Beziehung auf dem Fuße vollkommener Gleichheit behandelt, so daß kein Unterschied zum Nachteil der Staatsangehörigen, der Güter und der Flagge irgendeiner Macht, zwischen diesen und den Staatsangehörigen, den Gütern und der Flagge des Uferstaats selbst oder des meistbegünstigten Staates gemacht werden darf.

Artikel 25

Die Uferstaaten wachen darüber, daß in den in Artikel 24 bezeichneten öffentlichen Häfen und Anlegeplätzen den Verkehrsbedürfnissen entsprechend alle notwendigen Maßnahmen getroffen werden, damit das Laden, Löschen und Einlagern der Waren erleichtert, sowie im allgemeinen die Ausrüstung in gutem Zustand erhalten wird.

Die Zuweisung fester Kaiplätze und anderer Einrichtungen darf in den öffentlichen Häfen nur in dem Umfang erfolgen, als sie angemessen und mit der freien Ausübung der Schiffahrt unbedingt vereinbar ist.

Außerdem stellen die Uferstaaten der Schiffahrt die Örtlichkeiten zur Verfügung, deren sie zur Ausführung der im Artikel 21 bezeichneten Verrichtungen benötigt.

Artikel 26

Für Benutzung der Anlagen und Einrichtungen in den Häfen und öffentlichen Lade- und Löschplätzen können Abgaben und Gebühren in angemessener Höhe

de taxes et redevances raisonnables et égales pour tous les pavillons. Les tarifs seront communiqués à la Commission et affichés dans les ports.

Les taxes et redevances ne peuvent être exigées qu'autant que les ouvrages et installations pour l'usage desquels elles ont été établies, ont été effectivement utilisés.

§ 7. — Services publics

Article 27

Tout service public établi dans l'intérêt de la navigation sur l'Elbe ou dans un port situé sur cette voie d'eau doit comporter des tarifs publics appliqués uniformément et calculés de manière à ne pas excéder le prix du service rendu. Ces tarifs sont communiqués à la Commission.

Ces dispositions s'appliquent notamment aux services de pilotage tant à l'amont qu'à l'aval de Hambourg et de Harbourg. En amont de ces ports, le pilotage n'est pas obligatoire.

§ 8. — Conditions requises pour la navigation

Article 28

Aucun navire, bateau ou radeau ne peut naviguer sur l'Elbe sans avoir à bord le titulaire d'un permis de navigation responsable de la conduite du navire, bateau ou radeau et assisté du personnel prescrit par les règlements de police de la navigation, sauf les exceptions prévues par ces règlements.

Article 29

Le permis de navigation est délivré dans les conditions déterminées par le règlement visé à l'Article 30:

1° aux candidats qui ont établi leur domicile dans l'un des pays riverains, par les autorités de ce pays;

2° aux candidats n'ayant pas leur domicile dans l'un des pays riverains, soit par les autorités d'un des pays riverains, soit par la Commission.

Article 30

Pour obtenir un permis, il faut avoir pratiqué la navigation sur l'Elbe et avoir subi avec succès un examen de capacité. Les conditions à remplir

erhoben werden, die für alle Flaggen gleich bemessen sein müssen. Die Tarife werden der Kommission mitgeteilt und in den Häfen angeschlagen.

Abgaben und Gebühren können nur insoweit gefordert werden, als die Anlagen und Einrichtungen, für deren Benutzung sie festgesetzt sind, auch tatsächlich benutzt worden sind.

§ 7. Öffentliche Dienste

Artikel 27

Jeder öffentliche Dienst, der auf der Elbe oder in einem an ihr gelegenen Hafen im Interesse der Schiffahrt eingerichtet wird, muß nach öffentlichen Tarifen arbeiten, die einheitlich anzuwenden und derart zu berechnen sind, daß sie den Gegenwert der geleisteten Dienste nicht übersteigen. Diese Tarife werden der Kommission mitgeteilt.

Diese Vorschriften finden insbesondere auf den Lotsendienst ober- wie unterhalb Hamburgs und Harburgs Anwendung. Oberhalb dieser Häfen besteht kein Lotsenzwang.

§ 8. Vorbedingungen für die Ausübung der Schiffahrt

Artikel 28

Vorbehaltlich der in den Schiffahrtspolizeiverordnungen vorgesehenen Ausnahmen dürfen See- und Binnenschiffe sowie Flöße auf der Elbe nur verkehren, wenn sie eine für die Führung des See- oder Binnenschiffs oder des Floßes verantwortliche Persönlichkeit an Bord haben, und diese Inhaber eines Schifferzeugnisses ist. Auch muß die von den Schiffahrtspolizeiverordnungen vorgeschriebene Mannschaft beigegeben sein.

Artikel 29

Das Schifferzeugnis wird unter den Bedingungen ausgestellt, die durch die im Artikel 30 vorgesehene Verordnung festgesetzt sind, und zwar

1. den Bewerbern, die ihren Wohnsitz in einem der Uferstaaten begründet haben, von den Behörden dieses Landes,
2. den Bewerbern, die ihren Wohnsitz nicht in einem der Uferstaaten haben, von den Behörden eines der Uferstaaten oder von der Kommission.

Artikel 30

Wer ein Schifferzeugnis erlangen will, muß die Schiffahrt auf der Elbe praktisch ausgeübt und sich mit Erfolg einer Prüfung zum Nachweis seiner Be-

et le programme de l'examen sont déterminés par un règlement établi comme il est dit à l'Article 37 pour les règlements de police de la navigation.

Article 31

Chaque permis de navigation mentionne les catégories d'engins flottants que le titulaire est autorisé à conduire et les parties de la voie d'eau sur lesquelles il a le droit de naviguer.

Le permis est valable quelle que soit la nationalité du navire, bateau ou radeau conduit par le titulaire.

Article 32

L'autorité qui a délivré un permis a seule le droit de le retirer.

La Commission peut toutefois exiger le retrait d'un permis dont le titulaire aurait fait preuve d'une incapacité constituant un danger pour la navigation.

Le permis devra être retiré au titulaire qui aura été condamné soit pour contravention grave et réitérée aux règlements concernant la sécurité et la police de la navigation, soit pour faits répétés de contrebande, soit pour crimes contre la propriété.

Article 33

Toute personne faisant partie de l'équipage d'un bateau naviguant sur l'Elbe doit être muni d'un carnet de route délivré dans les conditions fixées à l'Article 29 et suivant un modèle établi par la Commission.

Article 34

Tout navire ou bateau naviguant sur l'Elbe doit être muni d'un certificat constatant qu'il remplit à tous égards, les conditions de sécurité nécessaires à la navigation sur la partie du fleuve qu'il utilise et qui sont fixées dans un règlement établi comme il est dit à l'Article 37 pour les règlements de police de la navigation.

Le certificat de navigabilité est délivré par les autorités compétentes des États riverains, pour les navires et bateaux appartenant à leurs ressortissants. Chacun des États contractants peut proposer à la Commission d'agréer des organismes spécialement qualifiés pour la délivrance de ce certificat.

fähigung unterzogen haben. Die zu erfüllenden Vorbedingungen und die Gegenstände der Prüfung werden durch eine Verordnung bestimmt, die in gleicher Weise festgestellt wird, wie es im Artikel 37 für die Schiffahrtspolizeiverordnungen vorgeschrieben ist.

Artikel 31

Jedes Schifferzeugnis hat die Arten von Schwimmkörpern, die der Inhaber berechtigt ist zu führen, und die Abschnitte des Wasserwegs anzugeben, auf denen er fahren darf.

Das Zeugnis ist gültig, gleichviel welchem Staate das See- oder Binnenschiff oder das Floß angehört, das der Inhaber führt.

Artikel 32

Die Behörde, die ein Schifferzeugnis ausgestellt hat, ist allein berechtigt, es zurückzunehmen.

Indessen kann die Kommission die Zurücknahme des Zeugnisses fordern, wenn der Inhaber sich in einem Maße unfähig erweist, daß die Schiffahrt hierdurch gefährdet wird.

Das Zeugnis muß zurückgenommen werden, wenn der Inhaber wegen erheblicher und wiederholter Zuwiderhandlungen gegen die Sicherheits- und Schiffahrtspolizeiverordnungen, oder wegen wiederholter Zollvergehen oder wegen Verbrechens gegen das Eigentum verurteilt worden ist.

Artikel 33

Jede zur Besatzung eines auf der Elbe fahrenden Binnenschiffs gehörige Person muß mit einem Fahrtenbuche versehen sein, das unter den im Artikel 29 festgesetzten Bedingungen und nach einem von der Kommission festgestellten Muster ausgestellt wird.

Artikel 34

Alle auf der Elbe fahrenden See- oder Binnenschiffe müssen ein Zeugnis darüber besitzen, daß sie in jeder Hinsicht den Sicherheitsanforderungen entsprechen, die für die Schiffahrt auf dem von ihnen befahrenen Abschnitt des Stromes gestellt werden müssen. Diese Anforderungen werden durch eine Verordnung festgesetzt, die nach den im Artikel 37 für die Schiffahrtspolizeiverordnungen gegebenen Vorschriften festgestellt wird.

Das Schiffszeugnis wird von den zuständigen Behörden der Uferstaaten für die See- und Binnenschiffe ihrer Staatsangehörigen ausgestellt. Jeder der Vertragsstaaten kann der Kommission vorschlagen, für die Ausstellung des Schiffszeugnisses besonders geeignete Organe anzuerkennen.

Si un État riverain juge nécessaire de contrôler à ses frais les indications du certificat, ce contrôle ne peut porter, en ce qui concerne les bateaux chargés, que sur les dimensions extérieures du bateau.

Les radeaux doivent satisfaire aux conditions déterminées par un règlement établi comme il est dit à l'alinéa 1er.

Article 35

A bord de tout navire, bateau ou radeau naviguant sur l'Elbe, doivent se trouver un rôle d'équipage et, s'il y a lieu, un manifeste indiquant le poids et la nature des marchandises chargées, le nombre, la nature et les marques des colis ainsi que leurs lieux de chargement et de déchargement. Pour les radeaux, le manifeste indique le nombre, l'espèce et le poids des bois flottés.

Article 36

Les dispositions des Articles 28 à 35 ne sont applicables ni aux navires de mer naviguant entre la pleine mer et Hambourg et Harbourg, ni aux bateaux normalement affectés à la navigation intérieure sur ce secteur.

Lorsque les navires de mer naviguent à l'amont des ports visés à l'alinéa précédent, les membres de l'équipage ne sont pas soumis aux dispositions de l'Article 33.

§ 9. — Règlements de police

Article 37

Les Etats riverains soumettent des projets de règlements de police de la navigation à la Commission qui établit le texte définitif de ces règlements; ceux-ci doivent être aussi uniformes que possible et sont mis en vigueur dans chacun de ces Etats par un acte législatif ou administratif de l'Etat appelé à en assurer l'application.

Les Etats riverains communiquent à la Commission les règlements qu'ils édictent pour la police et l'exploitation des ports.

Article 38

Les États riverains communiquent à la Commission les dispositions législatives et administratives concernant la police générale et toutes les autres matières susceptibles d'intéresser la navigation. Ces dispositions ne doivent, ni dans leur teneur, ni par leur application, entraver, sans motifs valables, le libre exercice de la navigation.

Hält es ein Uferstaat für erforderlich, die Angaben des Zeugnisses auf eigene Kosten nachzuprüfen, so darf sich diese Nachprüfung bei beladenen Binnenschiffen nur auf die äußeren Abmessungen des Schiffes erstrecken.

Die Flöße müssen den Anforderungen entsprechen, die durch eine nach der Bestimmung des Abs. 1 festgestellte Verordnung bestimmt werden.

Artikel 35

An Bord aller See- und Binnenschiffe oder Flöße, die auf der Elbe fahren, müssen sich eine Mannschaftsrolle und gegebenenfalls ein Ladungsverzeichnis befinden, welches das Gewicht und die Art der geladenen Waren, die Zahl, die Art und die Kennzeichen der Packstücke, sowie ihren Ein- und Ausladeort angibt. Das Ladungsverzeichnis der Flöße muß die Zahl, die Art und das Gewicht der geflößten Hölzer angeben.

Artikel 36

Die Vorschriften der Artikel 28 bis 35 finden weder auf Seeschiffe, die zwischen dem offenen Meere und Hamburg–Harburg fahren, noch auf Binnenschiffe Anwendung, die auf diesem Stromabschnitt in der Binnenschiffahrt Verwendung zu finden pflegen.

Wenn Seeschiffe über die im vorhergehenden Absatz erwähnten Häfen hinaus stromaufwärts fahren, finden die Bestimmungen des Artikels 33 auf ihre Besatzung keine Anwendung.

§ 9. Polizeiverordnungen

Artikel 37

Die Uferstaaten legen der Kommission Entwürfe von Schiffahrtspolizeiverordnungen vor; die Kommission stellt den endgültigen Wortlaut fest. Diese Verordnungen sollen möglichst einheitlich sein. Sie werden in jedem Uferstaate, der zu ihrer Durchführung berufen ist, im Wege der Gesetzgebung oder Verwaltung in Kraft gesetzt.

Die Uferstaaten teilen der Kommission die Hafenpolizeiverordnungen und die Hafenbetriebsordnungen mit.

Artikel 38

Die Uferstaaten teilen der Kommission die Gesetze und Verwaltungsvorschriften mit, welche die allgemeine Landespolizei sowie alle anderen Gegenstände betreffen, die für die Schiffahrt von Bedeutung sein können. Diese Vorschriften dürfen weder ihrem Wortlaut noch ihrer Anwendung nach ohne triftigen Grund die freie Ausübung der Schiffahrt beeinträchtigen.

Chapitre IV

Ouvrages et travaux

Article 39

Chaque État riverain est tenu d'exécuter à ses frais les travaux d'entretien du chenal, des chemins de halage en usage et des ouvrages, d'assurer la manœuvre de ces ouvrages ainsi que l'éclairage et le balisage, de prendre les dispositions nécessaires à l'effet d'écarter tous obstacles ou dangers pour la navigation, et d'une manière générale, de maintenir cette navigation dans de bonnes conditions.

Si, en assurant l'entretien prévu à l'alinéa précédent, un État riverain réalise des améliorations, il doit également prendre à sa charge les travaux courants y afférents.

Article 40

Sur la section formant frontière entre l'Allemagne et la Tchécoslovaquie, les deux États riverains déterminent, d'un commun accord, le mode d'exécution des travaux visés à l'Article 39, ainsi que la répartition des dépenses entre eux. A défaut d'une telle entente, la décision appartiendra à la Commission.

Article 41

Les Etats riverains fourniront à la Commission la description sommaire de tous travaux autres que ceux visés à l'Article 39, qu'ils se proposent d'exécuter ou d'autoriser sur l'Elbe. Cette disposition s'applique tant aux travaux d'amélioration exécutés dans l'intérêt de la navigation qu'à tous autres travaux, tels notamment que les travaux de défense contre les inondations, ainsi que ceux qui concernent les irrigations et l'utilisation des forces hydrauliques.

La Commission ne peut interdire l'exécution de tels travaux qu'en tant qu'ils auraient des conséquences préjudiciables à la navigation. Dans ses décisions la Commission doit tenir compte de tous les intérêts de l'État riverain qui se propose d'exécuter ou d'autoriser ces travaux.

Si dans le délai de deux mois à dater de la communication, la Commission n'a formulé aucune observation, il pourra être procédé sans autres formalités à l'exécution desdits travaux. Dans le cas contraire, la Commission devra prendre une décision

Kapitel IV

Anlagen und Arbeiten

Artikel 39

Jeder Uferstaat ist verpflichtet, auf seine Kosten die Arbeiten auszuführen, die zur Unterhaltung der Fahrrinne, der im Gebrauche befindlichen Leinpfade und der Anlagen dienen, ferner den Betrieb dieser Anlagen sowie die Beleuchtung und die Fahrwasserbezeichnung sicherzustellen, und die zur Beseitigung aller Hindernisse und Gefahren für die Schiffahrt erforderlichen Maßnahmen zu treffen, sowie ganz allgemein günstige Bedingungen für diese Schiffahrt aufrecht zu erhalten.

Wenn ein Uferstaat in Erfüllung der im vorstehenden Absatz vorgesehenen Unterhaltungspflicht auch Stromverbesserungen erzielt, so muß er die damit verbundenen laufenden Arbeiten gleichfalls auf seine Kosten übernehmen.

Artikel 40

Auf dem Stromabschnitte, der die Grenze zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei bildet, regeln die beiden Uferstaaten in gegenseitigem Einverständnisse die Art der Ausführung der im Artikel 39 bezeichneten Arbeiten sowie die Verteilung der Ausgaben untereinander. Mangels einer solchen Verständigung steht der Kommission die Entscheidung zu.

Artikel 41

Die Uferstaaten haben der Kommission eine allgemeine Beschreibung aller Arbeiten zu liefern, die sie außer den im Artikel 39 genannten auf der Elbe auszuführen oder zu genehmigen beabsichtigen. Diese Vorschrift gilt sowohl für Verbesserungsarbeiten, die im Interesse der Schiffahrt ausgeführt werden, als auch für alle übrigen Arbeiten, wie insbesondere solche, die dem Hochwasserschutze, der Bewässerung und der Ausnutzung der Wasserkräfte dienen.

Die Kommission kann die Ausführung solcher Arbeiten nur insoweit untersagen, als sie schädigende Folgen für die Schiffahrt haben würden. Bei ihren Entschließungen hat die Kommission allen Interessen des Uferstaats Rechnung zu tragen, der diese Arbeiten auszuführen oder zu genehmigen beabsichtigt.

Hat die Kommission innerhalb einer Frist von zwei Monaten, vom Tage der Mitteilung an gerechnet, keine Einwendungen erhoben, so kann ohne weiteres zur Ausführung derartiger Arbeiten geschritten werden. Andernfalls hat die Kommission so schnell als möglich, jedoch

définitive dans le plus bref délai possible, et au plus tard, dans les quatre mois qui suivront l'expiration du premier délai.

Article 42

La Commission peut, à titre exceptionnel, décider que les dépenses d'établissement de grands travaux d'amélioration, et éventuellement les frais d'entretien supplémentaires qu'entraînent ces travaux, ou les frais de fonctionnement des ouvrages dont ils comporteraient la construction, pourront être couverts, en tout ou en partie, par des taxes d'un taux modéré. Le projet de tarifs, contenant notamment l'époque proposée pour le commencement de la perception, devra être soumis à la Commission avec le projet des travaux. Aucune taxe ne peut être établie ni perçue sans une approbation explicite de la Commission, dont le vote n'est acquis que s'il réunit les voix de sept délégués au moins. La Commission a la faculté de limiter à une période déterminée la durée de perception des taxes. Ces taxes ne pourront être prélevées que sur les catégories de navires, bateaux et radeaux dont les travaux auront permis ou facilité la navigation. Elles ne devront en aucun cas excéder, pour chacune des diverses catégories de navires, bateaux et radeaux, le prix du service rendu. Le produit des taxes doit être exclusivement affecté aux travaux qui ont donné naissance à leur établissement.

Article 43

Sur la base des propositions d'un Etat riverain, la Commission pourra établir un programme de travaux d'amélioration dont l'exécution serait d'un intérêt primordial.

Sauf motif légitime d'opposition d'un des États riverains, fondé soit sur les conditions mêmes de la navigabilité sur son territoire, soit sur d'autres intérêts tels que, entre autres, le maintien du régime normal des eaux, les besoins de l'irrigation, l'utilisation de la force hydraulique ou la nécessité de la construction d'autres voies de communication plus avantageuses, un État riverain ne pourra se refuser à exécuter les travaux compris dans ledit programme, à condition de n'être pas tenu de participer directement aux dépenses.

Toutefois ces travaux ne pourront pas être entrepris tant que l'État sur le territoire duquel ils doivent être exécutés s'y oppose du chef d'intérêts vitaux.

spätestens vier Monate nach Ablauf der ersten Frist, eine endgültige Entscheidung zu treffen.

Artikel 42

Die Kommission kann ausnahmsweise beschließen, daß bei großen Verbesserungsarbeiten die Herstellungskosten und eintretendenfalls die vermehrten Unterhaltungskosten, die solche Arbeiten mit sich bringen, oder die Betriebskosten derjenigen Anlagen, deren Bau jene Verbesserungsarbeiten etwa im Gefolge haben sollten, ganz oder teilweise durch Abgaben von mäßiger Höhe gedeckt werden können. Der Tarifentwurf, in dem insbesondere der Zeitpunkt angegeben sein muß, für den der Beginn der Erhebung in Aussicht genommen wird, ist zugleich mit dem Entwurfe der Arbeiten selbst der Kommission vorzulegen. Ohne die ausdrückliche Genehmigung der Kommission dürfen Abgaben weder eingeführt noch erhoben werden. Der Beschluß der Kommission ist nur dann gültig, wenn er die Stimmen von mindestens 7 Delegierten auf sich vereinigt. Die Kommission ist berechtigt, die Erhebung der Abgaben auf eine bestimmte Zeitdauer zu beschränken. Diese Abgaben können nur von solchen See- und Binnenschiffen sowie Flößen erhoben werden, denen infolge der Arbeiten die Schiffahrt ermöglicht oder erleichtert worden ist. Für keine der verschiedenen Arten von See- und Binnenschiffen sowie Flößen dürfen die Abgaben jeweils den Wert des geleisteten Dienstes übersteigen. Der Ertrag der Abgaben ist ausschließlich für diejenigen Arbeiten zu verwenden, die zu ihrer Einführung Anlaß gegeben haben.

Artikel 43

Auf Grund der Vorschläge eines Uferstaats kann die Kommission ein Bauprogramm für Verbesserungsarbeiten aufstellen, deren Ausführung von überragender Bedeutung sein sollte.

Vorbehaltlich des berechtigten Einspruchs von seiten eines der Uferstaaten, gegründet entweder auf die Schiffbarkeitsverhältnisse in seinem Gebiete selbst oder auf andere Interessen wie z. B. auf die Aufrechterhaltung seiner normalen Wasserwirtschaft, die Bedürfnisse der Bewässerung, die Ausnutzung der Wasserkräfte oder die Notwendigkeit des Baues anderer vorteilhafterer Verkehrswege, darf es ein Uferstaat nicht ablehnen, die in dem gedachten Bauprogramm enthaltenen Arbeiten auszuführen, vorausgesetzt, daß er nicht verpflichtet wird, unmittelbar zu den Kosten beizutragen.

Indessen dürfen derartige Arbeiten nicht unternommen werden, solange der Staat, auf dessen Gebiet sie auszuführen sind, sich ihrer Ausführung unter Berufung auf seine Lebensinteressen widersetzt.

Chapitre V

Tribunaux

Article 44

Les États riverains font connaître à la Commission le siège et le ressort des tribunaux appelés à juger les contraventions aux prescriptions des règlements de police de la navigation, ainsi que les autres affaires intéressant la navigation, qui seront énumérées dans une convention ultérieure. Le siège de ces tribunaux doit être situé dans des localités aussi rapprochées du fleuve que possible.

Article 45

La procédure des tribunaux visés à l'Article 44 est réglée par la législation de chaque État riverain.

Elle doit être aussi simple et aussi prompte que possible.

Article 46

L'appel des jugements rendus par lesdits tribunaux pourra être porté, au gré des parties, soit devant la juridiction du pays dans lequel le jugement a été rendu, soit devant la Commission statuant au contentieux.

Article 47

La procédure de l'appel devant la Commission, ainsi que les détails d'application des dispositions du présent chapitre, seront déterminés par la convention visée à l'Article 44. Cette convention, additionnelle à la présente Convention, sera élaborée et conclue dans les mêmes conditions que cette dernière.

Chapitre VI

Dispositions diverses

§ 1er. — Uniformisation des règles applicables en ce qui concerne le commerce et la navigation sur l'Elbe

Article 48

La Commission poursuivra, notamment par l'élaboration de projets de Conventions à soumettre aux États intéressés, l'uniformisation du droit et des règles applicables en ce qui concerne le commerce et la navigation sur l'Elbe, ainsi que des conditions générales du travail du personnel de la navigation intérieure employé sur cette voie d'eau.

Kapitel V

Gerichte

Artikel 44

Die Uferstaaten geben der Kommission Sitz und Amtsbezirk der Gerichte bekannt, die bei Übertretungen der Vorschriften der Schiffahrtspolizeiverordnungen sowie in den übrigen die Schiffahrt betreffenden Rechtssachen zu erkennen haben. Letztere werden in einem späteren Übereinkommen aufgezählt werden. Diese Gerichte sollen ihren Sitz in möglichst nahe am Flusse gelegenen Orten haben.

Artikel 45

Das Verfahren vor den im Artikel 44 genannten Gerichten richtet sich nach der Gesetzgebung jedes Uferstaats.

Es soll möglichst einfach und schnell sein.

Artikel 46

Über die Berufung gegen die von den genannten Gerichten gefällten Urteile entscheiden nach Wahl der Parteien entweder die Gerichte des Landes, in dem das Urteil gefällt ist, oder die Kommission als Organ der streitigen Gerichtsbarkeit.

Artikel 47

Das Berufungsverfahren vor der Kommission sowie die einzelnen Ausführungsbestimmungen zu diesem Kapitel werden durch das im Artikel 44 vorgesehene Übereinkommen festgesetzt. Dieses Zusatzübereinkommen zur Akte wird unter den gleichen Bedingungen wie diese selbst ausgearbeitet und abgeschlossen.

Kapitel VI

Sonstige Bestimmungen

§ 1. Vereinheitlichung der für den Handel und die Schiffahrt auf der Elbe geltenden Rechtsnormen

Artikel 48

Die Kommission wird insbesondere durch Ausarbeitung von Entwürfen zu Übereinkommen, die den beteiligten Staaten vorzulegen sind, die Vereinheitlichung der für den Handel und die Schiffahrt auf der Elbe geltenden Rechtsnormen und der allgemeinen Arbeitsbedingungen für die auf diesem Wasserweg in der Binnenschiffahrt beschäftigten Arbeitnehmer zu fördern suchen.

§ 2. — Application de la Convention en temps de guerre

Article 49

Les stipulations de la présente Convention subsistent en temps de guerre dans toute la mesure compatible avec les droits et devoirs des belligérants et des neutres.

Au cas où des événements de guerre obligeraient l'Allemagne à prendre des mesures ayant pour effet d'empêcher le libre transit de la Tchécoslovaquie sur l'Elbe, l'Allemagne s'engage à fournir à la Tchécoslovaquie, sauf impossibilité matérielle, une autre voie, autant que possible équivalente, sous réserve de l'observation des mesures de sécurité militaire qui seraient requises.

§ 3. — Bacs

Article 50

Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent ni aux bacs, ni aux autres moyens de passage d'une rive à l'autre.

§ 4. — Actes antérieurs

Article 51

Les traités, conventions, actes et arrangements relatifs à l'Elbe sont maintenus dans toutes leurs dispositions qui ne sont pas contraires aux stipulations de la présente Convention.

§ 5. — Règlement des différends

Article 52

La Commission statue sur toute question relative à l'interprétation et à l'application de la présente Convention.

Au cas où un différend surgirait du chef de ses décisions pour motif d'incompétence ou de violation de la Convention, chacun des États contractants pourra en saisir la Société des Nations, suivant la procédure prévue pour le règlement des différends, après qu la Commission aura constaté qu'elle a épuisé tous les moyens de conciliation. Pour tout autre motif, la requête en vue du règlement du différend ne pourra être formée que par l'État territorialement intéressé.

§ 2. Anwendung des Übereinkommens in Kriegszeiten

Artikel 49

Die Vorschriften des Übereinkommens bleiben in Kriegszeiten in Geltung, soweit dies mit den Rechten und Pflichten der Kriegführenden und Neutralen irgendwie vereinbar ist.

Sollte Deutschland durch Kriegsereignisse gezwungen sein, Maßregeln zu treffen, die eine Verhinderung des freien Durchgangsverkehrs der Tschechoslowakei auf der Elbe zur Folge haben, so verpflichtet es sich, abgesehen von Fällen materieller Unmöglichkeit, der Tschechoslowakei einen anderen möglichst gleichwertigen Verkehrsweg zur Verfügung zu stellen, vorausgesetzt, daß die Maßnahmen beobachtet werden, die im Interesse der militärischen Sicherheit etwa getroffen sind.

§ 3. Fähren

Artikel 50

Die Vorschriften des Übereinkommens finden auf Fähren und andere Verkehrsmittel von Ufer zu Ufer keine Anwendung.

§ 4. Frühere Akte

Artikel 51

Die Verträge, Übereinkommen, Akte und Abmachungen, die sich auf die Elbe beziehen, werden insoweit aufrecht erhalten, als ihre Bestimmungen den Vorschriften dieses Übereinkommens nicht zuwiderlaufen.

§ 5. Schlichtung von Streitfällen

Artikel 52

Die Kommission befindet über alle Fragen, die sich auf die Auslegung und Anwendung des Übereinkommens beziehen.

Sollte infolge ihrer Entscheide ein Streitfall wegen Unzuständigkeit oder Verletzung des Übereinkommens entstehen, so kann jeder der Vertragsstaaten nach dem für die Schlichtung von Streitfällen vorgesehenen Verfahren den Völkerbund anrufen, nachdem die Kommission festgestellt hat, daß alle Mittel, die zu einer Verständigung führen könnten, von ihr erschöpft worden sind. Wegen aller anderen Gründe kann Antrag auf Schlichtung des Streitfalls nur von dem territorial beteiligten Staate gestellt werden.

§ 6. — Ratification et entrée en vigueur

Article 53

Les ratifications de la présente Convention seront déposées au Secrétariat général de la Commission dans le plus bref délai possible et, au plus tard, le 31 mars 1923.

La Convention entrera en vigueur trois mois après la clôture du procès-verbal de dépôt des ratifications.

En foi de quoi les Plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention, rédigée en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives de la Commission Internationale de l'Elbe et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Puissances signataires.

Fait à Dresde, le 22 février 1922.

(L. S.) Seeliger
(L. S.) Peters
(L. S.) von Nostitz
(L. S.) Krönig
(L. S.) J. Brunet
(L. S.) A. Charguéraud
(L. S.) John Baldwin
(L. S.) Paulucci di Calboli
(L. S.) Ing. Bohuslav Müller
(L. S.) Ing. Dr. Klir

§ 6. Bestätigung und Inkrafttreten

Artikel 53

Die Bestätigungsurkunden sind so bald als möglich, spätestens am 31. März 1923, im Generalsekretariat der Kommission niederzulegen.

Das Übereinkommen tritt 3 Monate nach Schluß des Protokolls über die Niederlegung der Bestätigungsurkunden in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die obengenannten Bevollmächtigten das Übereinkommen in einer einzigen Ausfertigung unterzeichnet; sie wird im Archiv der Internationalen Elbekommission niedergelegt. Jeder der Signatarmächte wird eine beglaubigte Abschrift zugestellt.

Geschehen zu Dresden, den 22. Februar 1922.

(Siegel) Seeliger
Peters
von Nostitz
Krönig
J. Brunet
A. Charguéraud
John Baldwin
Paulucci di Calboli
Ing. Bohuslav Müller
Ing. Dr. Klir

Protocole de clôture

Au moment de procéder à la signature de l'Acte de navigation de l'Elbe, et en vue d'en préciser le sens, les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit:

Ad. Article 1er

Il est entendu que la Commission sera appelée à déterminer d'une manière précise le point extrême d'amont du réseau international sur la Vltava.

Ad. Article 3

Il est entendu que la Commission peut tenir des sessions hors de son siège dès qu'elle le juge utile.

Ad. Article 4

Il est entendu que deux délégués de la même nationalité ne peuvent pas se suivre immédiatement à la Présidence, et qu'un même membre ne peut être Président qu'une seule fois dans une période de dix ans.

Ad. Article 10

Il est entendu que, en vue de l'application de l'Article 10, les dispositions de l'Article 26 n'excluent pas un prélèvement sur les taxes prévues dans ce dernier article.

Ad. Article 15

1° Il est entendu que l'interdiction visée à l'alinéa 2 de l'Article 15 ne s'applique pas aux redevances perçues par les autorités douanières lorsqu'il est fait appel à leurs services en dehors des heures d'ouverture des bureaux ou en dehors des emplacements déterminés où les opérations douanières doivent s'effectuer. Le personnel employé à ces opérations ne doit pas dépasser celui qui est strictement nécessaire.

2° L'Allemagne s'engage à admettre que l'Administration postale tchécoslovaque effectue le transport sur l'Elbe en transit, sans ou avec transbordement, dans des cales clôturées de bateaux, des colis postaux en provenance ou à destination de la République tchécoslovaque. Il est entendu que les colis postaux en question ne peuvent pas contenir des objets énumérés dans l'Article 2 de la Convention postale universelle de Madrid, du 30 novembre 1920. L'Allemagne s'engage à ne frapper

Schlußprotokoll

Im Begriff, die Elbschiffahrtsakte zu unterzeichnen, sind die unterzeichneten Bevollmächtigten über folgende Punkte übereingekommen, um den Sinn der Akte klarzustellen:

Zu Artikel 1

Es besteht Einverständnis darüber, daß die Kommission berufen ist, auf der Moldau den bergwärts gelegenen Endpunkt des internationalen Stromgebiets genau festzusetzen.

Zu Artikel 3

Es besteht Einverständnis darüber, daß die Kommission auch außerhalb ihres Sitzes Tagungen abhalten kann, sobald sie es für sachdienlich erachtet.

Zu Artikel 4

Es besteht Einverständnis darüber, daß zwei Delegierte gleicher Staatsangehörigkeit im Vorsitz nicht unmittelbar aufeinander folgen dürfen, und daß derselbe Vertreter nur einmal in 10 Jahren Vorsitzender sein kann.

Zu Artikel 10

Es besteht Einverständnis darüber, daß zur Durchführung des Artikels 10 ein Aufschlag auf die im Artikel 26 vorgesehenen Abgaben durch die Bestimmungen dieses Artikels nicht ausgeschlossen wird.

Zu Artikel 15

1. Es besteht Einverständnis darüber, daß das im Artikel 15, Abs. 2 enthaltene Verbot sich nicht auf die Gebühren bezieht, die von den Zollbehörden erhoben werden, wenn ihre Dienste außerhalb der Dienststunden und außerhalb der für Zollabfertigungshandlungen bestimmten Örtlichkeiten in Anspruch genommen werden. Die zu diesen Amtshandlungen verwandten Dienstkräfte dürfen die unbedingt nötige Zahl nicht übersteigen.

2. Deutschland verpflichtet sich, zuzulassen, daß die Tschechoslowakische Postverwaltung Postpakete von und nach der Tschechoslowakischen Republik im Durchgangsverkehr auf der Elbe mit oder ohne Umladung in verschlossenen Schiffsräumen befördert. Es besteht Einverständnis darüber, daß diese Postpakete keine Gegenstände enthalten dürfen, die im Artikel 2 des Weltpostvertrags von Madrid vom 30. November 1920 aufgezählt sind. Deutschland verpflichtet sich, diesen Durchgangsverkehr nicht mit Postgebühren oder postalischen

ce transit d'aucuns droit postal ou frais postaux de transit. Les modalités réglant l'exécution de cet engagement feront l'objet d'un accord spécial entre les deux Etats, qui entrera en vigueur à la même date que l'Acte de Navigation.

Ad. Article 32

Il est entendu que les dispositions de l'Article 32 ne portent pas atteinte au droit qui appartient légalement au titulaire d'un permis d'exercer un recours contre la décision de retrait.

Ad. Article 39

Il est entendu que l'état de navigabilité de l'Elbe qui doit être maintenu par les travaux visés à l'Article 39, ne doit pas être inférieur à celui qui existait en 1914.

Ad. Article 42

Il est entendu que les dispositions de l'Article 42 ne portent pas atteinte aux droits et obligations résultant du paragraphe 53 de l'Acte additionnel du 13 avril 1844 ainsi que de l'Article 1er du Traité du 22 juin 1870 dans ses rapports avec ledit paragraphe 53.

Ad. Article 44 à 47

Il est entendu que les tribunaux visés dans les Articles 44 à 47 comprennent également les autorités administratives chargées de prononcer des peines en matière de contraventions aux règlements de police de la navigation.

Ad. Article 47

Il est entendu que les dispositions de l'Article 47 ne préjugent pas des droits et obligations résultant du Traité de Versailles.

Ad. Article 49

1° Il est entendu que l'utilisation de la nouvelle voie visée à l'Article 49 pourra se faire dans toute la mesure compatible avec les droits et devoirs des belligérants et des neutres.

2° Dans le cas visé à l'alinéa 2 de l'Article 49 où, par suite d'impossibilité matérielle, une voie autant que possible équivalente à l'Elbe ne serait pas fournie à la Tchécoslovaquie, les Etats signataires s'efforceront de procurer à celle-ci d'autres moyens de communication avec la mer.

Durchgangskosten zu belasten. Die Einzelheiten der Durchführung dieser Verpflichtung werden in einem Sonderabkommen zwischen den beiden Staaten geregelt werden, das gleichzeitig mit der Schiffahrtsakte in Kraft tritt.

Zu Artikel 32

Es besteht Einverständnis darüber, daß durch die Bestimmmungen des Artikels 32 das gesetzliche Recht eines Zeugnisinhabers nicht berührt wird, gegen die Zurücknahmeverfügung Beschwerde zu erheben.

Zu Artikel 39

Es besteht Einverständnis darüber, daß der Stand der Schiffbarkeit der Elbe, der durch die im Artikel 39 bezeichneten Arbeiten aufrechtzuerhalten ist, nicht ungünstiger sein darf als der des Jahres 1914.

Zu Artikel 42

Es besteht Einverständnis darüber, daß die Bestimmungen des Artikels 42 die Rechte und Pflichten nicht berühren, die sich aus § 53 der Additionalakte vom 13. April 1844 sowie aus Artikel 1 des Vertrags vom 22. Juli 1870 in Verbindung mit § 53 ergeben.

Zu Artikel 44 bis 47

Es besteht Einverständnis darüber, daß die in den Artikeln 44 bis 47 bezeichneten Gerichte auch die Verwaltungsbehörden umfassen, die für den Erlaß von Strafverfügungen wegen Übertretungen der Schiffahrtspolizeiverordnungen zuständig sind.

Zu Artikel 47

Es besteht Einverständnis darüber, daß die Bestimmungen des Artikels 47 die aus dem Vertrage von Versailles sich ergebenden Rechte und Pflichten unberührt lassen.

Zu Artikel 49

1. Es besteht Einverständnis darüber, daß der neue, im Artikel 49 vorgesehene Verkehrsweg benutzt werden darf, soweit dies irgendwie mit den Rechten und Pflichten der Kriegführenden und Neutralen vereinbar ist.

2. Wenn in dem im Abs. 2 des Artikels 49 erwähnten Falle der Tschechoslowakei ein der Elbe möglichst gleichwertiger Verkehrsweg infolge materieller Unmöglichkeit nicht zur Verfügung gestellt werden sollte, werden sich die Signatarstaaten bemühen, ihr andere Verbindungen mit dem Meere zu verschaffen.

Il est en outre entendu que, pour l'application de tous les articles de l'Acte de navigation de l'Elbe, en parlant des Etats riverains et des Etats territorialement intéressés, on vise également l'Allemagne.

En foi de quoi, les soussignés ont dressé le présent Protocole, qui aura la même force et durée que l'Acte auquel il se rapporte.

Fait à Dresde, le 22 février 1922.

Seeliger
Peters
von Nostitz
Krönig
J. Brunet
A. Charguéraud
John Baldwin
Paulucci di Calboli
Ing. Bohuslav Müller
Ing. Dr. Klir

Endlich besteht für die Anwendung aller Artikel der Elbschiffahrtsakte darüber Einverständnis, daß mit dem Ausdruck „Uferstaaten" und „territorial beteiligte Staaten" auch Deutschland gemeint ist.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten dieses Protokoll aufgesetzt, das die gleiche Kraft und Dauer haben soll wie die Akte, auf die es sich bezieht.

Geschehen zu Dresden, den 22. Februar 1922.

Seeliger
Peters
von Nostitz
Krönig
J. Brunet
A. Charguéraud
John Baldwin
Paulucci di Calboli
Ing. Bohuslav Müller
Ing. Dr. Klir

Bekanntmachung über Errichtung einer Abrechnungsstelle im Scheckverkehre. Vom 22. März 1923.

Auf Grund des § 12 Abs. 2 des Scheckgesetzes vom 11. März 1908 (Reichsgesetzbl. S. 71) hat der Reichsrat beschlossen:

Die Abrechnungsstelle bei der Reichsbankstelle in Ulm ist Abrechnungsstelle im Sinne des Scheckgesetzes.

Berlin, den 22. März 1923.

Der Reichswirtschaftsminister
Dr. Becker

Herausgegeben vom Reichsministerium des Innern. – Verlag des Gesetzsammlungsamts, Berlin NW 40, Scharnhorststr. 4. – Gedruckt in der Reichsdruckerei, Berlin.
Den Bezug des Reichsgesetzblatts (auch älterer Jahrgänge und einzelner Nummern) vermitteln die Postanstalten.
Einzelne Nummern können auch unmittelbar beim Gesetzsammlungsamte bezogen werden.